

不干事才没意思



■ 凌焕新

今天的干部队伍，可谓新风扑面，正气充盈。但偶尔也会听闻这样的慨叹：“如今当个干部，真没多大意思！”

当干部咋就“没多大意思”了呢？仔细推究，无非是因为现在的“官帽”被戴上了“金箍”：收入没有外快了，办事不太方便了，出门不能抖派了，用权不许任性了。一些党员干部习惯了曾经的“宽松软”，对现在的“严实硬”反而有些水土不服。

从古至今，总有人为了当官而当官，倾力追求千钟粟、黄金屋、颜如玉。但对共产党人而言，更多人是为了做事而为官。官位是为人民服务的岗位，权力是为人民服务的工具，选择当干部就是选择俯首甘为孺子牛。少数干部“官”念不正，因此觉得“没多大意思”。在他们眼里，“有意思”就在于图清闲、得好处、抖威风、耍特权；那些没有人财物实权的“虚官”，不能拍板说了算的“副官”，敲边鼓坐后排的“参谋官”，搞服务保障的“勤务官”，还有单位偏、矛盾多的“辛苦官”等等，统统当得“没多大意思”。有人甚至认为管钱掌印的所谓“热门官位”，也因“看得紧”“管得死”，已风光不再。

“没多大意思”看似只是一种观念，却能腐蚀人心。尽管今天的政治

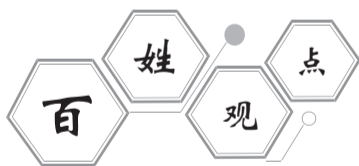
生态已然为之清新，但光做和尚不撞钟的“混事者”有之，多一事不如少一事的“推事者”有之，马虎应付、得过且过的“糊事者”有之，守旧怠惰、踟蹰不前的“拖事者”有之，这也不能那也不行的“堵事者”亦有之。庸懒散的为官不为，假大空的表面文章，跑找要的圈子思维……凡此种种，都与少数干部价值观扭曲密切相关。

其实，为一己私利当干部，那才真叫“没多大意思”。私心重的干部，损公肥私形象不会好，欲望难填心情不会好，毁纲乱纪下场不会好。古人云，“财去人安乐”“身安抵万金”。金山银山再多，买不来心安理得，何用？本想光宗耀祖，到头身败名裂，何必？天底下闪光的东西，不只有金子这一样。“当我们选择了最能为人类服务的职业，我们得到的将不是一点点自私而可伶的欢乐”。回望历史，先辈们为了人民站起来、国家富起来，作出了巨大牺牲，奉献了毕生心血；如今，改革发展势头正劲，当干部的，还有什么比让老百姓增添获得感更有意思？

为民干事，并非要求每个干部都一贫如洗，一定程度的物质保障也是必要的。然而比照普通群众，干部中有几家存在柴米之忧，需要为最基本的生计奔波？有人认为，要求干部大公无私是调门过高。但当干部就是做公仆，为人民服务、先人后己，本就是为官正道。如果把当官视为满足贪欲、获得私利的捷径，就是把公私关系彻底搞颠倒了，其结果必然害人害己。

有没有意思，说到底还是党员干部如何树立正确价值观、政绩观的问题。当干部，要拎着“乌纱帽”为民干事，不能捂着“乌纱帽”为己做官。

“僵尸车”该管管了



■ 一然

最近，小区里要拆除自行车棚，提前了半个月张贴告示，要求车主自行挪移车辆。没想到，还有近2/3的车辆都找不到主人。回想车棚经常被挤得满满当当，原来都是“僵尸车”惹的祸。

在现代大都市，“僵尸车”其实并不罕见。无论是社区、街道，还是高校、机关，甚至大马路上，经常能看到一些落满灰尘、残旧破损的汽车、摩托车、电动车、自行车等。随着人们生活水平的提高，被随意丢弃的“僵尸车”越来越多。这些车辆长期挤占紧张的公共资源，影响市容市貌，造成交通拥堵，妨碍人们出行。更危险的是，汽车长期不使用，汽油挥发极易导致自燃。有些“僵尸车”甚至占据了消防通道，一旦发生火灾等紧急情况，后果不堪设想。

可“僵尸车”一丢了事简单，要处理起来却着实不容易。从法律上说，“僵尸车”并非无主车辆，它们是

属于个人的私有财产，除非确有违法违规行，否则交警、城管等部门无权对其随意处置。就像我们小区，原先每半年就要贴张告示，要求“车主自行处理自行车，逾期将予以集中收缴”。话说得很重，但从来都没有付诸行动。物业人员私底下说，万一收缴了“僵尸车”，却冒出个车主要求赔偿，“那怎么讲得清楚？多一事不如少一事，不如维持现状算了。”

随着城市的发展，城市管理日趋精细化，解决“僵尸车”的问题应纳入政府部门的视野当中。无论是从维护市容市貌、维护公共安全，还是服务百姓、创造良好城市环境的角度，或者是回收资源的角度，“僵尸车”的治理都应该尽早着手，有所作为。

“僵尸车”的问题涉及多个领域多个部门，既需要相关部门各司其职、通力合作，也需要社会公众的全力支持、积极参与。比如可以设置一些自行车回收站，鼓励社会公众主动回收废弃车辆；可以邀请社会公众参加“随手拍”，提供“僵尸车”线索；还可以执行更加严格的汽车报废制度，督促车主主动报废汽车等等。总而言之，只有多方参与、各尽其责，“僵尸车”的整治才能获得更好的效果。

画中有话

打造中国品牌



经国务院批复，自2017年起，每年5月10日设立为“中国品牌日”。人们期待着，这一天能够唤起更多的品牌意识，让品牌权益受到普遍的尊重和爱护，并让这种意识内化于心，外化于行。

品牌体现着企业创新的智慧、制造的品质，倾注了生产者的情怀，传递着文化底蕴和价值

理念，最优秀的品牌往往是一个国家的名片。“中国航天”和“中国高铁”，作为大国重器享誉海内外；百年瑞蚨祥，在一针一线中诠释出精益求精的技艺与匠心；几代同仁堂，向世人传递着“修合无人见，存心有天知”的诚信与风骨……每一个叫得响的品牌，都有自己恪守的品质与尊严。
新华社发

骑车刷信用 别只看新鲜

言者有意

某支付平台近日接入多家共享单车，信用高的用户即可免押金扫码骑车。有人开玩笑说，赤橙红绿青蓝紫，以前我只能骑一种，现在天天换着色儿骑，真新鲜！

除了选择更多，信用到底能给共享单车乃至共享经济带来什么？这件事值得掰扯掰扯。

首先，接入统一的信用体系，有助于打通品牌隔阂，回归“共享”本质。目前，共享单车行业正处于红海厮杀中，品牌繁多、名目各异，在不同区域和城市还有不同的主导者跑马圈地。如此一来，市民真想实现“说走就走，随到随骑”，就不得不下载好几个APP。最初的共享单车本是为了共享、方便而生，但品牌间的割据竞争反而导致“全面自由地共享”被抑制。相对的，将共享单车集体接入信用分，则可以用同一个信用，刷遍各种单车，这就走向了更高层次的共享，放大了共享的范围。

其次，信用体系有助于打破资金壁垒，解决押金监管难题。街上的共享单车大多要交押金，少则百十块，多则二三百，部分市民为方便骑行，多注册了几种APP，押金加起来甚至要上千

元。随着使用人数的增长，各品牌共享单车的押金总额也越来越大，这背后的资金风险不容忽视。近日，由此引发的押金退费难、资金池监管等问题不断升温，广受社会质疑，如果使用信用分替代押金，不失为一条解决之道。

第三，信用体系可以有效规范共享单车的使用行为。共享单车面世以来，使用者破坏、私占单车等失信行为频发，都说共享单车成了市民素质的“照妖镜”，但要治好这些乱象，仅靠媒体和公众的曝光、呼吁还远远不够。以信用分作为奖励文明使用、惩戒违规行为的标尺，是有效可行的规范办法。

比如，在有些共享单车的信用分评价中，会对乱停乱放、加私锁、非法移车等行为扣分，对举报违停、文明骑行等行为加分，对信用分过低的使用者，可处以高价租费、禁止使用等处罚，通过抬高失信成本，违规使用者自然不敢再为所欲为。

未来，一些接入大型信用数据系统的共享单车，还可把用户的骑车信用情况扩展到购物、借贷等其它消费场景中去，真正推动形成“一处失信，处处受限”的社会信用大格局。

刷信用就能骑走一辆共享单车。新鲜感之下，我们还要看到，比起传统的资金杠杆，信用杠杆在公共领域和城市管理上具有更强的便利性、时效性与约束力，对于信用信息的更多有益尝试，仍然值得期待。
(摘自《人民日报》)